



都市地下空間活用研究会

Urban Underground Space Center of Japan

USJ NEWS LETTER

令和5(2023)年3月 No.22

第3回 地下空間活用に関する研修会②

ニュースレターNo.20でお知らせした第3回 地下空間活用に関する研修会の続報をご紹介します。

■基調講演 「都市地下空間利活用の必要性と可能性—地下の計画的位置づけ—」

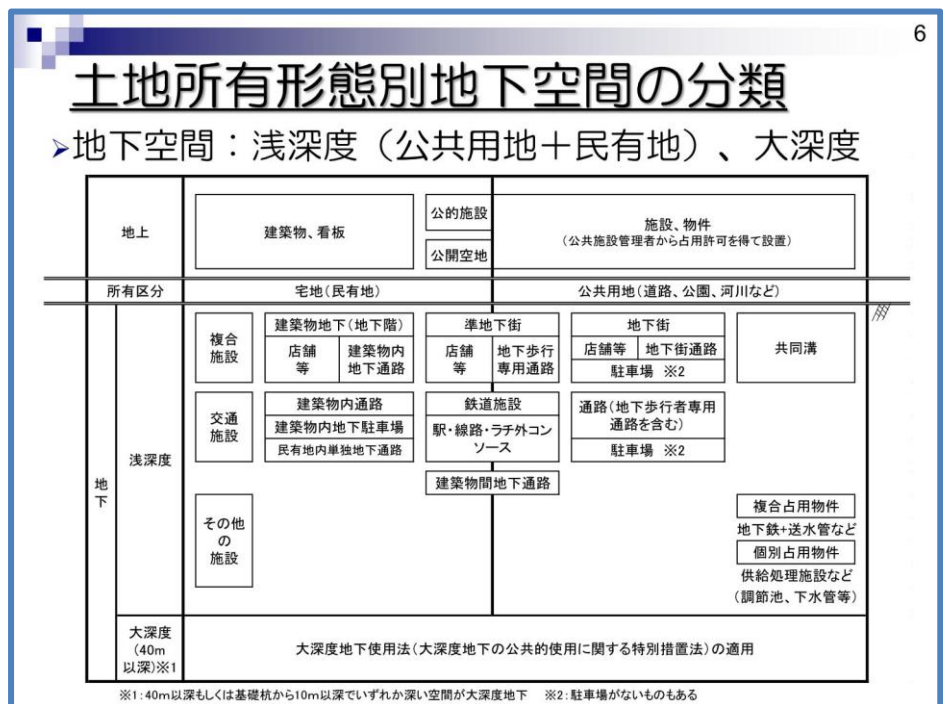


大沢昌玄 先生 (日本大学理工学部)

初めに世界の地下空間利用について都市別(20都市)、深度別(0~250m)にまとめた一覧表で説明がありました。次いで日本における地下空間の活用形態を土地所有別(公共用地・民有地)、深度別(浅深度・大深度)の4象限に整理し、その複雑な状況が一つひとつの象限について紹介されました。浅深度×公共用地(道路)では地下街、共同溝・駐車場・歩行者専用道路などが、浅深度×民有地ではビルの地下階の活用事例が詳しく説明され、それらを結ぶ地下空間ネットワークの拡充による機能向上効果と新たな魅力向上の大切さが示されました。また最近、浅深度の立体的利用に関する制度が整い、道路+建築物として活用する事例が随所に現れているとのこと、同様に大深度地下の活用も大深度地下使用法の下で進められているとのことでした。

更に先生からは「地下空間の役割と視点の再考」と題して、大変貴重な指摘をいただきました。地下空間は誰のためにあるのか、地上と地下との関係をどのように捉えるのか、また地下空間の役割は何なのか、そして地下空間の特性(連続性、時間性、収容性、代替性)をどのように生かしていけばよいかなどの示唆をいただきました。

最後に賑わいに貢献する地域に関われた地下空間をその「これからとみ



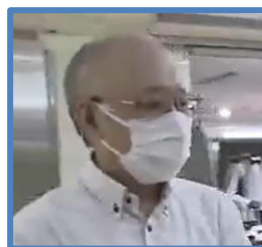
らい」の姿とし、地下空間を次世代に引き継ぐために「つくる」だけでなく「育てる」姿勢の重要性が強調されました。併せて当研究会の分科会も検討を続けてきた地下マスタープランの必要性についても触れていただきました。

50

「つくる」だけでなく「育てる」へ

- 地下空間が形成する（実現する）ネットワークの威力
- 地下空間を活用し魅力ある都市空間の伝承
- 創設した地下空間⇒つくったら終わり？
 - 創設された地下空間を活用し、都市の持続的維持発展のためにどう活用していくか？
 - ⇒持続的な維持管理に対する公民連携
 - ⇒エリアマネジメントの概念
 - development と Management の融合
 - 竣工：施行者のゴール
 - 竣工：利用者のスタート

■都市地下空間の活用 地下空間活用の具体的な事例①「名古屋地区の地下空間活用」



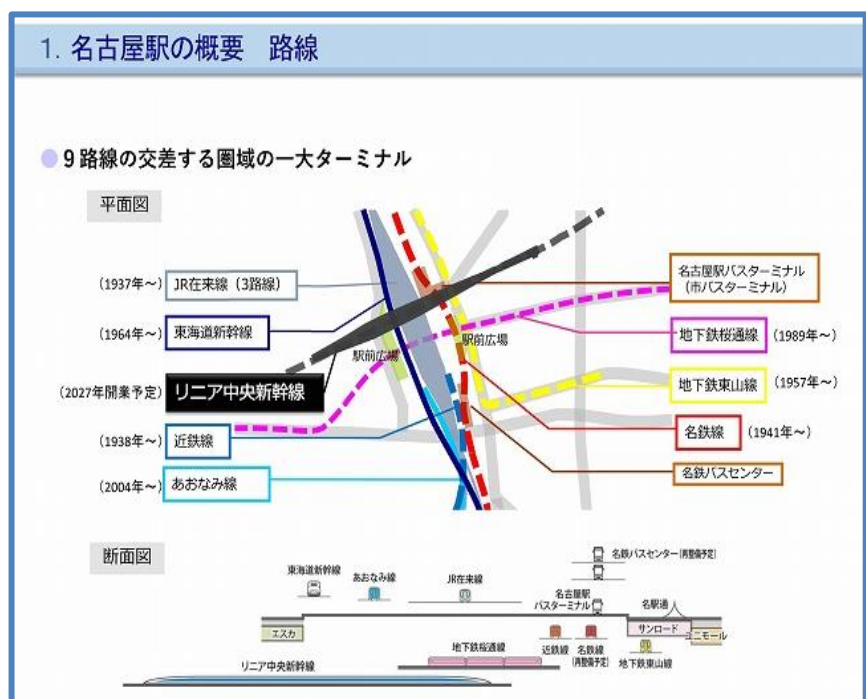
富樫尚寛 様（名古屋市住宅都市局）
熊谷英明 様（同）

名古屋駅は 9 路線の交差する圏域の一大ターミナルです。そして 1957 年に開設した名古屋地下街をはじめとして 9 つの地下街があります。その名古屋駅にリニア中央新幹線が 2027 年に

開通する見込みで東京と 40 分で結ばれ、更に 2045 年ころには大阪と 27 分で結ばれます。リニア中央新幹線は現在の名古屋駅直角方向の地下約 30m の深さに設置され、完成すると東京ー名古屋ー大阪に圏域人口 7,000 万人のスーパーメガリージョンが完成すると言われています。

これに伴って 2018 年に名古屋駅周辺交通基盤整備方針が定められ、翌 2019 年には名古屋駅駅前広場の再整備プランの中間取りまとめがあり、現在着々とこの事業が進んでいます。名古屋駅東側はこれまで駅とまちのつながりが希薄で、また車の動線交錯による安全な交通の阻害という課題がありました。この改善のためモニュメント「飛翔」を撤去し新たに顔となる広場を整備し、3 つのターミナルスクエア（乗換空間）を創出し、タクシー・一般車スペースを分離して面積 14,000 m²の歩行者空間を整備しています。また西側エリアにおいてもまちへの見通し・動線の阻害やバスの路上乗降による利用者の安全性低下という課題があり、顔となる広場の整備、まちへの動線の確保、タクシースペースの改善などを進めています。更にこれらをつなぐ新たな東西通路を JR 広小路口と太閤通南口の間を整備する予定です。

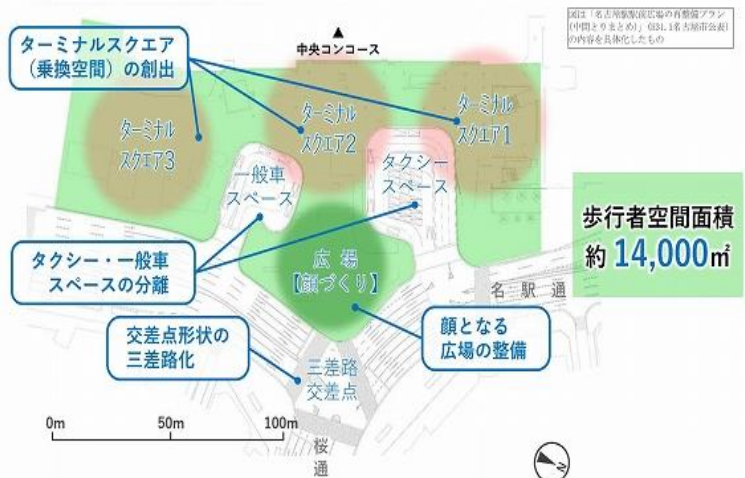
名古屋市の地下空間は、名古屋駅地区及び栄地区において、設置年代の異なる複数の地下街・地下駅・ビル地下階等が連



坦し面的に広がっています。そのため防災上のリスクが高く、2001年に地下街に関する国の通達が全て廃止されて以降、「名古屋市地下街基本方針」を制定し、これを2016年には改定して地下空間の安全を確保してきました。この改定には防災技術の向上・多様化や、リニア中央新幹線の開業を見据えた名古屋駅・栄両地区の再開発の活発化が背景にあり、ビルと地下街の接続基準を見直して、浸水対策の観点を追加し、既設地下街に関して適合が不可能な規定を見直したということです。

3. 名古屋駅駅前広場の再整備 東側エリア

● 整備のイメージ (地上)



※道路の詳細構造、施設配置や規模等については、関係者との調整により今後変更することがある。
 ※「新たな路面公共交通システム(SRT)」と整合を図りつつ、乗降・待合空間の配置について検討を行っている。
 ※ターミナルスクエア3については名古屋駅再開発計画との整合等が必要。

研修では地下街との接続に関する国の指導ならびに市の指導（旧基準、新基準）について、それらの経緯やその内容が、豊富な具体的事例の写真を通して丁寧に説明されました。また栄地区の錦三丁目25番地区で進む再開発計画とサカエチカのクリスタル広場との接続についても最新の事例として触れていただきました。なお、ここで紹介された接続の事例は、2月2日、3日に実施した名古屋地区の地下空間活用の現地視察会で見せていただくことができました。

地下街との接続の事例

- ④市の指導（旧基準）
階段のある地下広場（サンクンガーデン）の設置、バリアフリー化等
- イメージ図

地下街との接続の事例

- ⑤市の指導（新基準）
- ドライエリア形式
吹抜けを設け、接続部から地上まで避難可能な通路・階段を設置
- イメージ図（平面）

■ 地下空間活用の具体的な事例② 再生に取り組む地下街「小田原地下街事業について一再生と運営状況一」



渡辺泰憲 様（小田原市経済部）
 澤地将斗 様（同）

小田原地下街は1976年に開業しましたが、2002年に民事再生法の申し立てがなされ2007年に営業を終了しました。しかし、2009年小田原市議会から地下街の早期再生を求める決議が提出され、JR東日本グループとの協議が始まり、議会、地元経済団体、市民と広く意見交換を重ね

た結果、2014年11月に小田原地下街「ハルネ小田原」がグランドオープンするに至りました。

地下街は敷地面積 約6,531㎡(小田原市とJR東日本の所有)、一部に建物を含む地上3階地下2階建、延床面積 約7,983㎡、床、建物の所有者は小田原市で、商業施設(1,917㎡)、公共・公益施設(194㎡)、業務施設(420㎡)、都市計画道路(3,361㎡)すべての管理

運営を業務委託しています。小田原市は暮らし・にぎわい再生事業の一環として、地下街の再生には空きビル再生支援を活用して公共・公益施設(地域交流施設:ビジターセンター、広場)、物販、飲食店舗を整備しました。

小田原市は交流人口、定住人口の減少、地域経済の低迷という課題を抱えており、2013年に策定した中心市街地活性化基本計画では、訪れたい・歩きたいまちづくりを基本方針に掲げ、交通拠点と回遊スポットのリンケージを施策の一つとしました。その具体策として、周辺への回遊



を促し、ヒト・モノ・コトが交流するよう、街なかや市内への回遊の拠点として、地下街の再生が期待されました。

2021年度の運営状況は、感染症拡大の影響があるものの売上13.5億円、レジ客数115万とそれぞれ前年度を上回り、販促活動の成果が見られるようです。また、賑わいの創出、集客につながるイベントがコロナ対策を施したうえで、前年度を上回る86回実施されました。



■地下空間活用の具体的な事例② 再生に取り組む地下街「地下街・西堀ローサの再生に向けて」佐藤隆広 様(新潟市経済部)



西堀ローサは1976年に開業し、延面積15,394㎡、地下1階が店舗、地下2階が駐車場の地下街で、JR新潟駅からバスで約10分程の距離にあります。地下街の建設当時はモータリゼーションの高まりと繁華街の駐車場需要があり、2つのデパートに面した地下街が都市のアイデンティティとして発展を支えてきました。しかし90年代半ばからの約10年間に郊外型大規模SCが次々開業し、中心市街地の商業機能や地価は低下し、2006年に西堀ローサは整理回収機構により経営の再建を進

めることになりました。

既存地下街は閉鎖にも更新にも多額の費用が必要で簡単には辞められないとの認識で、変わらない地下街の価値とは何かを考え有効利用を追求することになりました。そしてその一つが「使いたくなる空間へのリノベーションとコスト制約」でした。例えば、管理会社と協力し

区画を柔軟に活用する、池だった場所に床を上張りした広場は池の形を復活させて展示スペースや休憩スペースとして利用する、などの試みを続けてきました。今後は使いたくなる空間、居心地の良い空間として、有効利用されるよう、地下空間にかかる専門的な知見もいただきながら、様々な可能性を検討していきたいとのことです。

地下街建設時の周辺状況（1976年）

■アイデンティティ：百貨店 × 駐車場

- 古くから、堀を挟んで行政、百貨店が集積した地区
 - ・17世紀から、奉行所→県庁→市役所と庁舎が存在
 - ・昭和10年代からは2つの百貨店を中心に栄えた
 - ・その後も、都市の発展とともに商業施設が集積

年	項目
1937年 (S12年)	百貨店2店開業（三越、大和の前身）
1964年 (S39年)	西堀の道路化（堀の埋立工事）
1976年 (S51年)	西堀ローサ（地下駐車場）開業
1978年 (S53年)	カミーノ古町（商業ビル）開業
1982年 (S57年)	上越新幹線開業
1989年 (H1年)	市役所移転 → 再開発 ※1993年 NEXT21（商業ビル）開業



地下街のメリット－変わらない地下街の価値とは？－

これまで

大型商業施設のための公共通路、駐車場（2つの百貨店と商業ビルの集積）

これから

■現状の周辺施設

- ・行政機能
- ・銀行・証券会社などのオフィス
- ・マンション

■今後も変わらない地下空間のメリット

- ・遮蔽性（気温が一定、寒冷地の新潟）
- ・自動車交通への危険性回避

■地下空間のメリットを活かした施設の有効利用について

- ・例えば、「にいがた2km」の構想においては
→「交通事故の無い空間」、「使いたくなる空間へのリノベーション」について言及

にいがた2 km STREET VISION

■豊かな未来イメージ（西堀ローサ）



安心して暮らすことができる

- ・交通事故の心配をしないで歩ける
- ・まちなかで安心して子育てができる

